Título do Simpósio Temático: **Urbanidade(s)**

Urbanidade e segregação espacial
derivas pelo centro da cidade do Rio de Janeiro [1]

Douglas Vieira de Aguiar, Professor Associado 2, UFRGS

Resumo

O artigo consta de uma exploração acerca do tema da *urbanidade*. O conceito de urbanidade, no presente contexto, se refere ao *grau de acolhimento* dos espaços da cidade para com as pessoas. Espaços com urbanidade são espaços hospitaleiros. O oposto são os espaços inóspitos ou de baixa urbanidade. Vivemos em cidades onde o espaço público é cada vez mais inóspito, marcado por grades nas fachadas de prédios, extensos muros contornando introvertidos condomínios e shopping centers e áridas freeways urbanas. Tudo isso parece ser cada vez mais, pelo mundo a fora, a urbanidade da classe média. Em meio a essa forte tendência ao desurbano o que poderia justificar o nosso interesse - meu e de outros tantos pesquisadores e estudantes que compõem esse nosso grupo - em estudar e discutir sobre a urbanidade? Sugiro, como resposta à essa questão, que haveria compartilhada entre essas pessoas, ou pelo menos entre boa parte delas, o entendimento do espaço público como lócus de uma cultura urbana compartida, fundada em valores coletivos, uma cultura que envolve o convívio com os opostos, envolve diversidade, troca e, mais que tudo, o desfrute de uma cidade que tenha o espaço urbano como fundo ativo. Tudo bem ao contrário da atual tendência à segregação em guetos residenciais, profissionais, comerciais e viários. Aceita essa hipótese, a urbanidade emergiria como o parâmetro maior, e abrangente, na avaliação da qualidade dos lugares. Tendo essa perspectiva como foco, o artigo consta de uma parte teórica, onde o conceito de urbanidade é explorado em suas diferentes dimensões, e de uma segunda parte na qual espaços do centro da cidade do Rio de Janeiro são explorados por um grupo de professores pesquisadores *atentos* à condição de urbanidade. Essa expedição foi instruída por informação cartográfica e por interpretações diagramáticas das situações exploradas. O trabalho tem, nesse sentido, um interesse metodológico que reside no modo como o espaço urbano é apropriado e descrito. Nesta associação entre a informação cartográfica e experiência espacial o procedimento adotado se aproxima da deriva

[1] Artigo associado à pesquisa *Urbanidade e segregação espacial no centro da cidade do Rio de Janeiro* realizada durante minha estada no PROARQ/UFRJ, como professor visitante, durante o ano de 2009.

situacionista. Como pano de fundo às caminhadas, utilizei o mapa axial mostrando o grau de integração espacial inerente a cada espaço da cidade; um dos ingredientes da urbanidade, vindo da escala global. Utilizei elementos de axialidade, convexidade e constituição espacial associados, na descrição da dimensão local da urbanidade. Em conclusão vejo no trabalho dois legados. O primeiro se refere à performance do conceito de urbanidade, e em especial daquilo que passei a referir como as *gradações* de urbanidade, como parâmetro na aferição da qualidade dos lugares. O segundo se refere ao procedimento de campo, onde a pratica da deriva, com o simultâneo registro fotográfico desde o ponto de vista do observador em movimento, amparado por informações cartográficas e diagramáticas ofereceram uma *descrição qualificada* do nosso objeto de estudo.
Palavras-chave: urbanidade, sintaxe espacial, deriva

Abstract

The article consists of an exploration on the theme of *urbanity*. The concept of urbanity, in the present context, refers to the *degree of sheltering* urban spaces offer to people. Spaces with urbanity are hospitable. The opposite are inhospitable spaces, low urbanity spaces. We are living presently in cities where the public space tends to be the each time more inhospitable; building façades behind bars, residential developments behind walls and fences and shopping centers surrounded by arid parking lots only accessible by arid urban freeways. All this seems to be, at least in Brazil, mostly middle class urbanity. Out of such a strong tendency towards *desurbanity* what could justify our concern – mine shared with the researchers and students that constitute our @*urbanidade* – in studying and arguing about urbanity? I suggest, as an answer to this question, that these people, or at least most of them, share an understanding of the public space as the locus of an urban culture funded in collective values, one that includes relating to the other, the different other, a culture that is about diversity, interchange and the enjoyment of a city made up of urban spaces that perform as active backgrounds. All in opposite direction compared to the current spatial segregation tendency. This hypothesis accepted, urbanity naturally emerges as a major and comprehensive parameter in the assessment of the quality of places. Taking this perspective, the article has a theoretical part, where the concept of urbanity is explored in its different dimensions, and a second part where spaces of Rio de Janeiro city center are explored by a group of urban researchers focused on *observing* urbanity. The expedition was previously instrumented by cartographic information and diagrammatic interpretations about the situations to be explored. The article has, in this sense, a methodological interest that lies in the way urban space is appropriated and described. In the association it promotes between cartography, diagrams and spatial experience our procedure is germane to the situationist *drifting*. Spatial experience was diagrammatically informed by the axial map showing the degree of integration of the spaces we walked in; one of the ingredients

of urbanity, coming from the global scale. Simultaneously, along the way, the local dimension of urbanity was described in terms of its axiality, convexity and spatial constitution. In conclusion I see two main delivers in the article. The first refers to the performance of the concept of urbanity, and especially the gradations of urbanity, as a parameter in the assessment of the quality of places. The second refers to the Field procedure, where the experience of drifting, having images recorded from the standpoint of a moving observer, supported by cartographic and diagrammatic evidence have offered a qualified description of our object of study.
Key words: urbanity, space syntax, drifting

Conceituando urbanidade

Entendo, seguindo a definição dada nos dicionários da língua portuguesa, urbanidade como o caráter do urbano isto é, o conjunto de qualidades, boas ou más, que constitui as cidades. Entendo, a partir da definição acima, que as cidades tem múltiplas qualidades, ou características, e que todas, em conjunto, compõem a sua urbanidade. Entendo também que as pessoas, o corpo, individual e coletivo, interagindo com os espaços das cidades, são, em qualquer circunstancia, o parâmetro da urbanidade, o indicador através do qual a urbanidade se manifesta. E é precisamente nesse sentido que o centro da cidade do Rio de Janeiro se apresenta nesse trabalho como um *laboratório da urbanidade*. Sabemos de antemão que ali, coexistem, desde aquelas situações com mais alto grau de urbanidade isto é, aquelas situações urbanas agradáveis às pessoas, acolhedoras ao corpo, individual e coletivo, que por ali passa ou fica, até aquelas situações mais inóspitas.

Vejo portanto a urbanidade como manifesta no modo como a cidade acolhe as pessoas, recebe as pessoas. O conceito não é novo. Alberti, ainda no Renascimento, falava na cidade como uma grande casa. Trata-se de uma noção recorrente em arquitetura por ser inerente à cidade. Temos portanto, como premissa, que a cidade, seja qual for, de que tipo for, é em principio um abrigo, maior ou menor, melhor ou pior, e tem portanto, em qualquer caso, urbanidade, de algum *tipo* e em algum *grau*. Nessa linha temos portanto graus de acolhimento, graus de urbanidade, dependendo do modo como o urbano esta armado, estruturado, ou não, o desurbano. Urbanidade se refere, em suma, a algo que se origina no urbano, na cidade, no meio edificado, e é passado, direcionado às pessoas.

Do que seria constituída, quais elementos comporiam então a dita urbanidade? Esse trabalho considera, em seu procedimento descritivo, que a urbanidade de toda e qualquer situação urbana é, em qualquer circunstância,

resultante da sobreposição de condições locais e globais, atuando simultaneamente naquela situação. A urbanidade é portanto uma condição sinérgica, uma resultante ou ainda, se quisermos, uma qualidade-mãe. Faz parte desse entendimento que a *componente global* da urbanidade esteja na condição de posicionamento de cada um dos espaços da cidade relativizada ao todo maior onde esse espaço, essa situação, se insere. Essa energia de posicionamento é descrita no grau, ou no potencial, de integração de cada espaço da cidade. Importante aí que se entenda o tecido urbano como rede espacial. A analogia com a oxigenação ilumina o ponto. As partes mais integradas, mais oxigenadas, são aquelas com maior vitalidade, com mais pessoas utilizando e vivenciando o espaço. Considero portanto, confirmando o que mostra uma ampla gama de estudos da sintaxe espacial, que essa dimensão global, estrutural, da cidade - e naturalmente da condição de urbanidade - tende a estar correlacionada com a vitalidade dos espaços, entendida a vitalidade como a presença maior ou menor ali de pessoas. Os espaços sintaticamente mais integradores ou integrados – mais *prenhes de urbanidade* na escala global - tendem a ser aqueles com mais vitalidade.

Considerei, em paralelo, como componente local da urbanidade, a *constituição do espaço*, no sentido hillieriano ou seja, a intensidade de ligações entre interiores privados e espaço público, em suma, portas e janelas voltadas para a rua. Aí entra naturalmente uma variedade de situações espaciais que acontecem nessa linha limítrofe entre domínios; galerias, marquises, recuos cobertos, grades, fachadas gradeadas, enfim, as centenas de milhares de soluções para o aparentemente simples problema do alinhamento predial. Ainda na dimensão local entra a geometria, largura, altura dos espaços, das ruas, a largura das calçadas, a relação dessa com a dimensão do leito viário, a altura dos meios-fios e mais os ene detalhes e desdobramentos espalhados na individualidade, na unicidade de cada situação urbana.

Minha hipótese de trabalho, testada nas ruas do centro da cidade do Rio de Janeiro preconiza que a dimensão estrutural, global, seria preponderante na realização da urbanidade. Se uma situação é sintáticamente segregada ela terá, de nascença, um baixo grau de urbanidade, ainda que ela seja bem constituída localmente. Observa-se no entanto que essa mesma situação poderá ter um alto grau de vitalidade, presença de pessoas nos espaços, dependendo do grau de atratividade das atividades que ali se localizam. Concluiremos mostrando, em nossa deriva pelo centro do Rio, que configuração e atratores se complementariam na realização da urbanidade.

As derivas e a observação incorporada

Meu objetivo com esse trabalho é também metodológico e se detém a explorar as possibilidades de utilização de um modo particular de investigar e descrever as qualidades da cidade. O método ora delineado se utiliza da apreciação desta por um observador em movimento. Não se trata aqui de um observador qualquer, mas de um observador guiado por informação privilegiada, um *observador incorporado*; alguém que se desloca pela cidade sensível às *qualidades* desta e com a intenção de, de algum modo, descrevê-las. Tomo essa expressão emprestada ao meu colega Paulo Rheingantz que a utiliza para descrever alguém que tem a sua observação conscientemente guiada por algum tipo de conhecimento a respeito do objeto observado ou, segundo ele, por um 'saber intencional.[2] O nosso observador incorporado é alguém tomado, arrebatado, conquistado pelas qualidades físico-espaciais da cidade e em especial por sua *urbanidade*, por sua capacidade de acolhimento e, naturalmente, alguém dominado pelo prazer de pela cidade navegar. O prazer reside na apreciação, em si, tanto a positiva quanto a negativa.

Esse modo descritivo reúne por um lado esse observador que se desloca e, por outro, os registros que constituem nosso 'saber intencional', a nossa informação privilegiada, nesse caso, o conjunto de plantas, material cartográfico que instrui os deslocamentos desse mesmo observador e, naturalmente, nossa carga cultural. Procedimento similar é aquele utilizado pelos ditos situacionistas em suas explorações urbanas em busca dos assim denominados *efeitos psicogeográficos* dos espaços sobre as pessoas (Debord, 1958). Diferentemente dos mapas então utilizados nosso material cartográfico contém informações sobre as características espaciais dos lugares a serem exploradas ao longo de nossas *derivas*.

Realizei duas caminhadas pelo centro do Rio em companhia de colegas, também professores pesquisadores; um grupo pessoas, como manda o figurino, com capacidade de observação conscientemente guiada por conhecimento teórico e prático a respeito do objeto-cidade a ser observado ou seja, um grupo de pessoas dotado daquele 'saber intencional' típico do observador incorporado.[3] Mostro mais adiante, nesse trabalho, uma dessas caminhadas.

---

[2] Em Rheigantz, P. e Alcantara, D. *Cognição experiencial, observação incorporada e sustentabilidade na avaliação pós-ocupação de ambientes urbanos,* Revista Ambiente Construido Porto Alegre, v.7, n1, 2007, p-35.

[3] Essas caminhadas foram realizadas durante minha estada no PROARQ/UFRJ como professor visitante em 2009.

As derivas de Epifânio

Na ambição de me apropriar, ainda que parcialmente, do modo como a cidade é sentida e apropriada por um observador local - um assim dito carioca da gema, originário e instruído na cultura do centro da cidade - tomei o relato de Rubem Fonseca em *A arte de andar nas ruas do Rio de Janeiro* como um guia.[4] O autor narra a saga de Augusto, morador do centro da cidade, que anda nas ruas dia e noite, por acreditar que '*ao caminhar pensa melhor, encontra soluções para os problemas; solvitur ambulando, diz para os seus botões*'. Fonseca agrega, através da conduta espacial do seu personagem, um dado fundamental à minha investigação. A *conduta urbana* de Augusto, simplesmente utilizando a caminhada como postura corporal reflexiva, simplesmente caminhar, apenas para pensar, exemplifica a *conduta urbana* de pessoas que praticam a *deriva* nas mais diversas cidades e culturas do planeta. Para essas pessoas a deriva é um procedimento de vida, estar vivo, o modus operandi de uma cultura. Oportuno referir a importância de Lynch, nessa investigação, pelo modo *prazeroso* de olhar a cidade que ele propõe e exercita. Fonseca amplia o conceito de *desfrute prazeiroso do urbano*, conferindo-lhe uma postura sócio-politica, sem perder em momento algum o link com a condição espacial.

Fig. 1 As derivas de Epifânio[5]

[4] Fonseca, R. *A arte de andar nas ruas do Rio de Janeiro*, em Romance Negro e outras históias, São Paulo, Companhia das Letras 1992, p.11.

[5] Os diagramas mostrados nesse artigo foram elaborados pelo autor.

Augusto, cujo verdadeiro nome é Epifânio, é um observador atento da cidade, pode-se dizer um *observador incorporado*, totalmente imerso, de corpo e alma no espaço urbano: '*Augusto olha com atenção tudo o que pode ser visto, fachadas, telhados, portas, janelas, cartazes pregados nas paredes, letreiros comerciais luminosos ou não, buracos nas calçadas, latas de lixo, bueiros, o chão que pisa, passarinhos bebendo água nas poças, veículos e principa mente pessoas*'.[6] Augusto olha *com atenção*; requerimento chave naquilo que ora denominamos como uma *observação incorporada*. Ainda que minucioso, o olhar de Augusto é abrangente. Em um primeiro momento, como que na busca de configurar um *fundo*, ele foca na arquitetura urbana; e é sensibilizado pelas fachadas, telhados, portas, janelas, chegando ao detalhe e às pessoas.Fonseca exibe as entranhas do centro do Rio através de cinco *caminhadas*. O diagrama acima mostra as cinco caminhadas sobrepostas. Esses percursos abrangem uma variedade de situações que, tanto quanto consigo ver no momento, sintetizam e espacializam os grandes temas urbanísticos do Rio atual.[7]

Preparando o caminho

A preparação que antecedeu as nossas derivas pelo centro do Rio demandou algumas definições de enquadramento que vieram a constituir o nosso 'saber intencional'. A primeira delas se referiu naturalmente à identificação da área de estudo, o centro do Rio, em termos dos seus limites isto é, o que se entenderia aqui como sendo o centro do Rio. Num segundo momento me ative aos diferentes *padrões morfológicos* existentes naquela área e, a seguir, aos diferentes tempos da cidade, a constituir esses mesmos padrões morfológicos.[8] Finalmente, num terceiro momento, tendo em conta os elementos dados acima, defini os percursos-base para as nossas derivas. A noção de deriva pressupõe, naturalmente, a existência de um rumo, um percurso-base. Relato no que segue esse processo.

[6] Fonseca, R. op. Cit. p.12.

[7] Um relato diagramático pormenorizado das derivas de Epifânio pode ser visto em em http://www.mediafire.com/download.php?tznzjdtzt0w , pp- 26-32.

[8] Esse procedimento está relatado em http://www.mediafire.com/download.php?tznzjdtzt0w, pp. 16-23.

Duas rotas através dos tempos da cidade

Tendo percorrido um caminho que incluiu a coleta de informações vindas do conhecimento acumulado por terceiros e, por outro, o meu próprio contato com o tema e com o objeto de estudo, vi-me diante da necessidade de definir através de qual caminho, ou de quais caminhos, levar adiante esse projeto em sua ambição de estudar *a condição de urbanidade* a partir daquilo que ocorre no centro da cidade do Rio de Janeiro; quais seriam os caminhos que oportunizariam de modo mais efetivo a realização de nossa proposição de conhecer *o modo de apropriação dos espaços públicos* da cidade a partir da *observação incorporada* ou se quisermos de um *passeio arquitetônico*; quais caminhos percorrer e porque esses caminhos e não outros.

Utilizei na solução desse problema uma abordagem conceitual que agruparia os espaços públicos do centro da cidade do Rio em dois grandes grupos. Ao primeiro desses grupos pertencem aqueles espaços da *tradição da cidade* ou, se quisermos, do Rio antigo. Ao segundo grupo pertencem aqueles espaços que foram agregados mais recentemente e produto de um planejamento, de um projeto. Sabemos de antemão espaços antigos e modernos se misturam no emaranhado da rede espacial urbana. Tendo como ponto de partida esse princípio, optamos por duas rotas, uma que nos conduzisse através dos *espaços da modernidade* e outra que nos conduzisse através dos *espaços da tradição da cidade*. A escolha dessas rotas decorre também naturalmente da proposição inicial desse trabalho que se refere à consideração da área central da cidade como *um laboratório da urbanística,* no qual diferentes modos de fazer cidade foram realizados, e estão hoje disponíveis para estudo, interagindo na cidade contemporânea, a cidade resultante de um variado espectro de emendas e cirurgias.

Optei por rotas que, tanto quanto consigo ver, não deixam dúvidas, no que diz respeito à sua conceituação seja como representantes de uma *modernidade urbanística* seja como representantes da *tradição da cidade*. Utilizei o conceito de

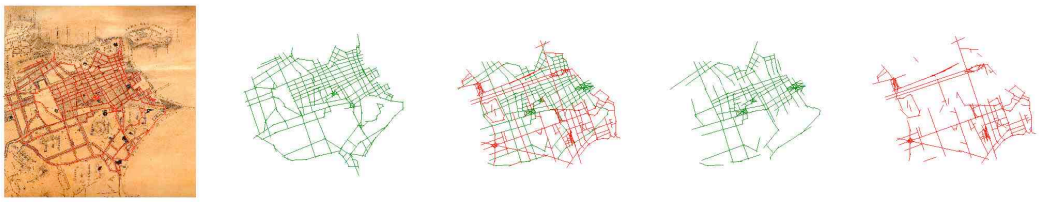

Fig. 2 O Rio antigo e os espaços da modernidade

permanência e especialmente a *permanência do traçado* como parâmetro daquilo que vim a denominar como sendo *a rota das permanências*. Considerei como *permanências* aqueles espaços urbanos cujo traçado e dimensões persistem no tempo, independente das edificações terem ou não sido renovadas.[9] Considerei, nessa linha, a cartografia de 1858, mostrada abaixo, como linha demarcatória como início das primeiras ações modernizadoras.[10]

Os diagramas acima nos auxiliam a visualizar os espaços do Rio antigo e os espaços do Rio modernizado. Bem à esquerda temos o mapa de 1858 com o correspondente diagrama axial a ele sobreposto. Esses são, no contexto da presente investigação, os espaços do Rio antigo. A seguir vemos o mesmo diagrama isolado. Já o diagrama do centro mostra esses mesmos espaços, do Rio Antigo, em verde, sobrepostos ao diagrama axial que representa o atual centro da cidade, em vermelho. A seguir, no quarto diagrama, vemos em isolado, esses mesmos espaços do Rio antigo em sua configuração atual. E finalmente no último diagrama vemos o conjunto de espaços que vieram a modernizar o centro da cidade a partir de 1858.

[9] Rossi, A. *The Architecture of the City*, MIT Press, Cambridge, 1985 (orig.1966), chapt, *Monuments and the Theory of Permanences*, pp. 57-61. Rossi atribui o conceito originalmente a Pierre Lavedan e Marcel Poete.

[10] Busquei nessa tarefa o apoio no trabalho de historiadores. Em seu trabalho sobre a Praça Mauá, Paulo Cezar e Ana Rosa Castro (1989), consideram dois *cortes morfológicos* como suficientemente esclarecedores da evolução urbana da área central, um ocorrendo em meados do século dezoito e outro em meados do século dezenove.[10] O trabalho de Lysia Bernardes (1992) utiliza similar modo de descrever a evolução urbana da cidade a partir de dois cortes no tempo, correspondendo a duas fases de consolidação, sendo a primeira, em meados do século dezoito, situação essa que ela denomina como 'os primeiros delineamentos na planície', e a segunda em meados do século dezenove.[10] O trabalho de Maurício Abreu (1997) confirma a adequação cronológica desse modo sintético de descrever a evolução da estrutura urbana da cidade.[10]

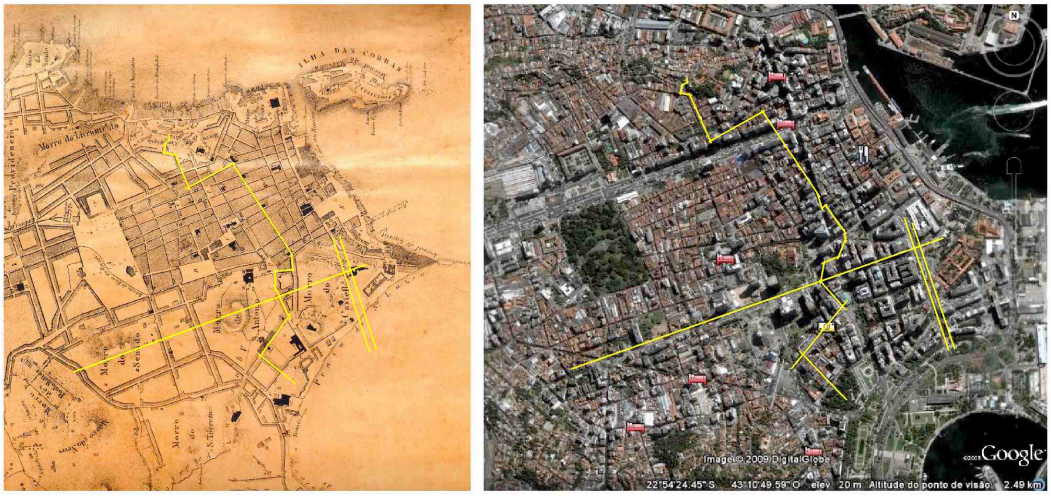

Fig. 3 As duas rotas em dois tempos da cidade

As imagens acima – foto de satélite e a cartografia de 1858 - mostram nossas duas rotas. Vê-se aí que a sequencia espacial sinuosa por nos denominada como *rota das permanências* está toda ela presente na cartografia ou seja, todos os espaços considerados nessa sequencia, espaços hoje existentes, são no mínimo anteriores a 1858. Por outro lado, com a nossa *rota da modernidade* ocorre justamente o oposto; ela está totalmente ausente dessa planta, nenhum dos seus espaços existia então pois são todos posteriores a 1858. Esse nos pareceu um critério suficientemente robusto na definição de situações espaciais que hoje, 2009, possam ser consideradas como *permanências* ou como produtos de uma ação modernizadora de planejamento.

Derivas arquitetônicas

Tendo concluída a fase de preparação, mostrada de modo resumido acima, vi-me apto a exercitar a *deriva* através dos espaços do centro da cidade, munido de um saber intencional e, portanto, na condição de observador incorporado, em busca de descrever a urbanidade do centro do Rio. Entenda-se aqui estarmos lidando com o conceito clássico da deriva, como desvio de rumo, sendo o nosso rumo dado pelas rotas acima esmiuçadas. Realizei duas derivas em companhia de colegas, professores pesquisadores, pelo centro do Rio, ao longo das quais, nos permitimos, em grupo, explorar situações da cidade atendendo aos apelos do espaço, como navios ao sabor

da corrente ou do vento, ao modo dos situacionistas, tendo como base essas rotas originalmente planejadas, terminando nossas jornadas em situações inesperadas,

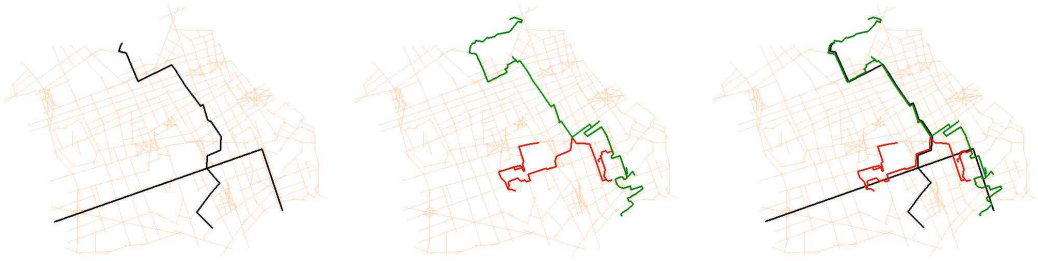

Fig. 4 Rumos e derivas

oásis gastronômicos; o Beco das Sardinhas na primeira e o Bar Luis na segunda. Os diagramas acima mostram: à esquerda, nossos rumos, no centro, as derivas correspondentes e à direita rumos de derivas sobrepostos. Curiosamente rumo e deriva quase que coincidem em nosso caminho pelas permanências. Já na rota da modernidade o rumo funciona apenas como espinha para uma sinuosa linha vermelha que descreve o que foi a nossa caminhada. A linha verde mostra a deriva que realizamos em 18 de Setembro de 2009, o Paulo Rheingantz e eu, saindo do Aterro e nos embrenhando na cidade através da Praça Itália / Avenida Antonio Carlos, espaços da modernidade Agache, e rumando a norte. A linha Vermelha mostra a deriva que realizamos em 13 de novembro de 2009 – Luciana Andrade, Paulo Rheingantz, Vinicius Netto e eu - saindo da Avenida Almirante Barroso e rumando a oeste. O terceiro diagrama mostra sobrepostos os percursos planejados e as derivas realizadas. Apresento no que segue um relato dessa segunda deriva.

Recursos descritivos gráficos, fotográficos e sintáticos

Valho-me de texto, fotos e diagramas nessa tarefa de descrever nosso percurso pela cidade Na linha sugerida por Cullen (1960), aproprio nessas descrições o conceito de *visão serial*. Na linha sugerida por Hillier (1984), aproprio os conceitos de axialidade e convexidade. O diagrama abaixo nos serve de baliza quanto ao grau de integração espacial, inerente a cada um dos espaços da área central, em decorrência do seu posicionamento na rede espacial urbana. Vê-se ali uma distribuição de cores onde as linhas mais integradas ou integradoras aparecem com as cores mais quentes - por

Fig. 5 Deriva e mapa axial

ordem o vermelho, o laranja e o amarelo. Nas cores frias - o verde, o azul e o roxo – aparecem os espaços mais segregados. Sabe-se, pelos estudos da sintaxe espacial, que a vitalidade dos espaços urbanos está fortemente correlacionada a esses valores de integração. Vê-se aí que a nossa deriva acontece saindo de uma parte do centro coberta por linhas frias, passa pelo núcleo de integração e segue pelo Triângulo das Bermudas, afastando-se do núcleo.[11]

A deriva de 13/11/2009

Nos encontramos, meus colegas pesquisadores e eu, na ponta leste da avenida Antonio Carlos, na calçada alargada, de pedra portuguesa branca, que margeia a lateral do edifício do Ministério da Fazenda. Sintàticamente estamos a apenas um degrau topológico do núcleo de integração. No entanto o movimento de pedestres é

[11] Essa medição sintática da integração global do centro da cidade do Rio de Janeiro foi obtida através do aplicativo *MindWalk*, de autoria do nosso colega de @urbanidade Lucas Figueiredo.

Fig. 6 O largo Almirante Barroso

baixo; não vemos vitalidade no lugar. São dez e trinta. O lugar não é convidativo. O térreo do edifício do Ministério da Fazenda constitui o espaço de modo inóspito; aberturas monumentais cegas e gradeadas.[12] Aberturas menores junto ao chão parecem esconder espaços subterrâneos. A monumental porta lateral não é utilizada. Do outro lado da rua o térreo do edifício do Jockey Club Brasileiro tem a maior parte de suas lojas fechadas, desocupadas, evidenciando as dificuldades de movimento daquele ponto e, mostrando ainda, que os atratores tendem a fugir quando a configuração não ajuda. Caminhamos até o canteiro central buscando o longo eixo da avenida, que é mostrado em planta, e nada vimos além de um emaranhado de árvores e postes que colocam um fechamento ao espaço. Percebemos agora esse primeiro quarteirão da avenida, como um lugar, um espaço convexo, um largo com

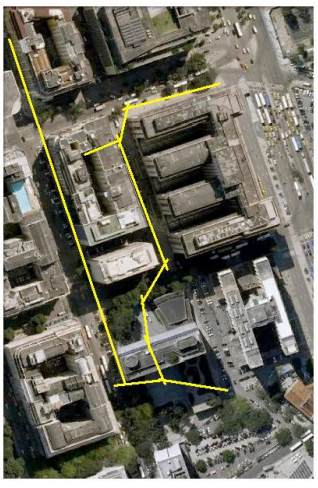

Fig. 7 Deriva através do Plano Agache

[12] O material fotográfico mostrado nesse trabalho foi produzido pelo Professor Paulo Afonso Rheingantz, nosso companheiro de derivas, e pelo autor.

aproximadamente 40 metros de largura por 110 de comprimento. A partir do segundo quarteirão a caixa da avenida se estreita. A percepção de fechamento não torna o lugar menos incômodo ao corpo. Vemos aí um lugar de baixa urbanidade e baixa vitalidade.

Chegamos à esquina da rua Debret. Temos agora a nossa frente, do outro lado da rua, uma entrada de galeria típica do plano Agache. E à esquerda, ao fundo, vemos o Palácio Capanema. Como resistir? Abandonamos o rumo. Descemos a rua Debret à deriva. Antes que pudéssemos apreciar mais detidamente esse espaço somos atraídos por uma grande porta, sob a marquise do edifício á direita. A porta essa

Fig. 8 Rua Debret e o pátio inóspito

que dá acesso ao miolo, ao pátio interno desse quarteirão. Entramos. O espaço é um retângulo com aproximadamente 60 metros por 10. Espaço claustrofóbico, pouco iluminado, pouco ventilado, constituído por fundos de edificações e equipamentos diversos, depósitos de lixo e estacionamentos. A lugar é inóspito. Saímos dali, apreensivos com Agache. Do outro lado da rua vemos a fachada oeste, de fundos, do edifício do Ministério da Fazenda que evidencia a arquitetura opressiva da era Vargas.

Fig. 9 Ministérios

O acesso principal do edifício nos mostra uma imagem antropomórfica ameaçadora. À nossa frente, fechando o campo visual, vemos o muro cego de fundos do auditório do MES. O que dizer da urbanidade dessas situações? Refletindo a esse respeito descemos a rua Debret sob uma estreita marquise que abriga bares, lanchonetes e pessoas socializando. Sentimos ali que, apesar do mau humor das situações emblemáticas que nos cercam, a urbanidade da rua Debret estava parcialmente salva. Chegando a esquina se abre para nós o grande hall e o pilotis do Palácio Capanema. O espaço está deserto. Nos movemos sob o pilotis. Dali vemos os fundos da igreja de Santa Luzia e um grande estacionamento. Nos damos conta que estamos em meio a um bolsão de segregação espacial, uma situação conectada ao entorno de modo fragmentado. A interrupção da rua Pedro Lessa, decorrente da implantação do MES, não é bem vinda à urbanidade. O espaço perde a direcionalidade e nós a direção.

Fig. 10 Pilotis, segregação e integração

Olhamos em volta e vemos ao longe tráfego pesado na avenida Graça Aranha e é para lá que nos dirigimos buscando retomar a nossa rota da modernidade.

Rumando norte temos o olhar atraído para edifício da ABI. Circundamos a edificação e, entrando na rua Araújo Porto Alegre, chegamos ao magnífico hall em pilotis;

momento alto da urbanidade daquela situação. Do outro lado da rua vemos mais um acesso ao pátio interno de um quarteirão. O acesso parece ser público. Entramos. O

Fig. 11 O previsto e o insólito

espaço tem aproximadamente 20 por 30 metros e não difere em sua utilização e constituição daquele pátio antes observado na rua Debret. Percebemos esses pátios, ainda que abertos, como espaços semi-públicos, de serviço, inóspitos. Saímos desse claustro pelo acesso à avenida Graça Aranha e, atentos, observamos ao fundo, através da travessa Anfilófio de Carvalho, a carranca do Ministério da Fazenda ainda nos olhando desde a rua Debret, foto do meio acima. É curioso que esse edifício, aparentemente tão autônomo na forma de sua planta, tenha deixado essa lição esdrúxula de concordância morfológica com o seu entorno imediato.

Fig. 12 Em meio à urbanidade plena do Buraco do Lume

Seguimos rumo norte e vemos ao fundo o edifício Menezes Cortes mostrando que nos aproximamos do coração do centro da cidade. Atravessamos a Almirante Barroso sem perceber a nossa rota da modernidade. Chegando ao Buraco do Lume dobramos imediatamente à direita atraídos por uma espaçosa galeria que nos encaminha na

direção do Largo da Carioca. A galeria nos acolhe. Dali percebemos aquele lugar, o Buraco do Lume, de um modo absolutamente diferente daquele percebido em um passeio anterior, quando ali chegamos através da rua São José.

Fig. 13 Rua da Ajuda

Passamos ao largo do burburinho e, súbito, nos deparamos com o canyon da rua da Ajuda, com o formato contemporâneo desse espaço emblemático do Rio antigo que no passado contornou o lado oeste do morro do Castelo. O lugar é impressionante; em sua forma espacial e em sua vitalidade. Urbanidade altíssima; situação hiper-conectada. De um lado o Buraco do Lume, do outro o largo da Carioca. Atravessamos a avenida Rio Branco e nos vimos diante do largo João Bittencourt; espaço constituído pela lateral norte do edifício da Caixa Federal, fachada envidraçada, e pelo lado sul do edifício Avenida Central, ocupado por lojas. Vemos, fechando o largo, o acesso coberto à estação do metrô. O abrigo tem uma cobertura de concreto ao modo dito brutalista. O fechamento lateral tem grades que delimitam duas estreitas passagens que encaminham o pedestre ao largo da Carioca. A situação é espacialmente inusitada, e incomoda. Através desse beco chegamos ao Largo coração urbano.

Coração partido. Ao fundo – imagem da esquerda abaixo - surge o monolito negro.

Fig. 14 Rumo ao desurbano

O movimento é intenso. Presenciamos ali uma espacialidade complexa onde os diferentes padrões morfológicos que compõem o centro da cidade se justapõem. No lado norte vemos desaguar ali espaços emblemáticos do Rio antigo; as ruas Uruguaiana, Gonçalves Dias, da Assembléia e da Carioca. Ao leste e a sul vemos edifícios de diferentes modernidades ainda que as ruas Senador Dantas e Treze de Maio sejam espaços do Rio antigo. O Largo é amplo e se abre para leste onde vemos o que resta do morro Santo Antônio e o convento acima. No primeiro plano vemos grades e atrás delas um camelódromo. Espaço fragmentado. O respirador do metrô não ajuda em nada. Urbanidade em baixa. Ao fundo vemos os emblemáticos volumes que nos sinalizam a proximidade do Triangulo das Bermudas; os edifícios da Petrobrás e do BNDES. E é para lá que caminhamos, retomando *o rumo* na avenida Almirante Barroso para verificarmos, mais uma vez, que o longo eixo que deu origem à nossa rota da modernidade é, também aqui, precariamente percebido.

Fig. 15 Uma outra urbanidade

Nos deslocamos sabendo que a partir desse ponto estamos prestes a vivenciar uma radical transformação na espacialidade do centro da cidade.[13] Atravessamos a rua e agora temos duas calçadas à nossa frente, paralelas; uma que se eleva, outra que permanecerá junto ao leito viário. Um talude acontece entre as duas. Decidimos pelo caminho de cima e de lá temos uma apreciação mais abrangente desse

Fig. 16 A urbanidade dos taludes, viadutos e autopista

urbanismo em que o espaço público passa a ser tratado como circulação. Temos agora a nossa frente a avenida República do Paraguai que de avenida não tem nada. Trata-se de fato de uma freeway, um espaço não constituído, uma situação onde a cidade é absolutamente privada de sua urbanidade. Ao invés de constituição a avenida nos oferece um viaduto que atravessa sobre a também 'avenida' República

Fig. 17 O desurbano

[13] ' *O conceito de espacialidade define uma qualidade natural; vinda da forma do espaço e da direcionalidade à ela inerente. A medida e o valor da espacialidade são naturalmente dados pelo corpo; pelo modo como ocorre a acomodação do(s) corpo(s) ao espaço. Portanto o conceito de espacialidade se refere ao grau de encadeamento de dois elementos da arquitetura; o espaço e o corpo ou ainda, detalhando, a forma do espaço e o deslocamento do(s) corpo(s)* '. Em Aguiar, D. *Espaço, Corpo e Movimento: notas sobre a pesquisa da espacialidade na arquitetura*, Arqtexto/Propar 8, Porto Alegre, Novembro 2006, pp. 74-94.

do Chile. Uma escadaria, que conduz ao nível do leito viário, nos atrai. Temos agora a nossa frente a parte inferior do viaduto. A calçada é movimentada por conta dos terminais de ônibus ali posicionados. Moradores de rua se acomodam em um plano mais elevado. O cheiro de urina e fezes é forte. Optamos por voltar à calçada superior refletindo sobre os conceitos que levaram os urbanistas a conceber situações espaciais como aquela onde a dignidade humana é afrontada diariamente na presença de todos.

Voltamos à calçada superior e atravessamos a avenida República do Paraguai. Dali vemos a parte superior do cone da Catedral Metropolitana atrás da densa vegetação que naquele ponto margeia a autopista. Descemos pela escadaria oposta ao nível da Republica do Chile e caminhamos. Estamos agora em frente à Catedral que visualizamos através de uma proteção de tela. Entre nós e o monumental templo

Fig. 18 Recuerdos de Teotihuacan

em cone temos, substituindo o clássico largo frontal à tantas igrejas pelo mundo afora, um espaço que se assemelha a um anfiteatro, com a platéia voltada para um gramado, de costas para a Catedral. Ou seria aquela platéia uma escada? Vemos agora a imagem de São Sebastião (?) em meio ao gramado. Independentemente do que seja vemos uma situação espacialmente desconexa. Urbanidade baixíssima senão nula. Qual seria o conceito urbanístico que fundamenta a concepção de um lugar como esse? Curioso constatar em uma cidade repleta de igrejas com largos - espaços urbanos ativos - justamente a Catedral tenha sido privada do seu. Seguindo nossa rota percebemos, de esgueira, um caminho lateral que dá acesso ao templo. O quadro à frente também não é animador. Sentimos ali na pele, imersos naquela espacialidade inóspita, a abrangência e potência do conceito de urbanidade.

Estamos na hora do almoço. Paulo sugere o Bar Luís. Rua da Carioca. Concordamos. E de súbito estamos, inevitavelmente, diante da necessidade de definir a nossa rota até lá. De onde estamos o caminho mais curto será via uma

Fig. 19 O inóspito absoluto

passarela que vemos à nossa frente, sobre a avenida República do Chile, e que promete acesso, não se sabe por onde, na direção da praça Tiradentes. Outro caminho seria voltarmos e retomarmos a freeway República do Paraguai rumo norte. Igualmente desanimador. Decidimos pela passarela. Não sabíamos no entanto os horrores que a urbanidade nos mostraria antes de sentarmos à mesa. De imediato, poucos metros adiante, o acesso à passarela surge a nossa frente, e não se mostra encorajador. Ao contrário, beira o inacreditável em se tratando de espaço público na área central de uma grande cidade. Vemos uma escadaria metálica, estreita, sem corrimão nos primeiros quatro degraus, desconfortável. E é por ali que seguimos em nossa jornada à rua da Carioca.

Temos agora diante de nós a passarela propriamente dita, que se estende por

Fig. 20 O bizarro e o tétrico, tipos de urbanidade

entre os novos edifícios corporativos que constituem a avenida República do Chile. O quadro é desolador. Visualizamos o caminho a norte tortuoso, nos conduzindo agora em diagonal através de um conjunto de robustas e angulosas floreiras de concreto. De

modo entremeado, vemos ali um numeroso conjunto de colunas altas, seis ou sete metros, coroadas por luminárias. Cenário surreal. Remanescentes do pós-modernismo. Urbanidade esfacelada, desconectada. Nos embrenhamos por entre as floreiras e saímos num beco fétido de onde vemos mais adiante, com esperança, as copas das árvores que margeiam a rua Pedro Primeiro que encaminha à Praça Tiradentes. O beco, margeado por parede cega e grades, desce em escadaria. Chegando à esquina nos vemos, com surpresa, na rua do Senado.

Fig. 21 A nova rua do Senado terminando em escadaria e beco

Visualizamos agora, à direita, a transformação sofrida nesse trecho por esse emblemático espaço do Rio antigo, ao ser ali constituído pela fachada norte de um dos novos edifícios corporativos. Caminhamos por uma larga calçada, devidamente 'paginada'. Sobre nós há agora uma marquise transparente, estreita, com algo em torno de 2 metros. Sob a marquise o sol nos ilumina! A parede é quase cega e longa. Há ali, naquele modo de constituição, algo do Ministério da Fazenda. Pequenas aberturas se destacam no marrom do granito. A visualização da marquise sobre essa parede precariamente constituída nos mostra uma urbanidade esquizofrênica. Pobre rua do Senado!

Vemos agora, em nossa busca pela avenida República do Paraguai, um acesso, ao que parece semi-público, à direita, através dos edifícios corporativos. Nossa alternativa seria ir em frente, rumo a mais um beco, pouco convidativo, em escadaria. O acesso que tomamos é no entanto também em rampa e escada conjugadas. Lugar estranho; status indefinido. Planos verticais cegos de concreto delimitam o espaço. Passamos sob uma escadaria metálica. Vemos adiante a colunata metálica que serve de base a um edifício pós-moderno esfuziante. Ao fundo

vislumbramos parte do cone da Catedral, sinalizando que estamos agora derivando a sul. Espaço desconexo. De

Fig. 22 Pela auto-pista e muro de Santo Antônio

modo surpreendente, no topo da rampa, se abre a nossa frente uma galeria desde onde vemos ao fundo, finalmente, o verde rodoviário da avenida. Subimos a República do Paraguai; calçada estreita, leito viário amplo, tráfego rápido. Urbanidade rodoviária. Do lado oposto vemos a muralha, cinco metros, que margeia a base do morro Santo Antônio. Situação absolutamente inóspita. E repentinamente, atravessando a avenida, vemos agora à nossa frente, aliviados, a rua da Carioca. Entramos à direita, passamos sob a marquise do Cine Iris e aqui estamos, de volta à urbanidade plena, chegando ao ambicionado Bar Luis.

Fig. 23 E na esquina, súbito, de volta à urbanidade plena

Notas finais

Vejo alguns aspectos a ressaltar como resultados desse trabalho. Praticamos como procedimento de campo a deriva ao modo clássico situacionista. Saímos a campo com

um objetivo, uma rota e informação cartográfica. Tínhamos um rumo e, em virtude daquilo que o caminho nos apresentou, fomos levados à deriva. Tínhamos um saber intencional, um conhecimento prévio – cartográfico, diagramático e histórico - das situações exploradas. E assim foi obtida, tanto quanto entendo, uma *descrição qualificada*, ainda que parcial, do nosso objeto de estudo. Me valho das palavras de Lynch na descrição dessa ponte que une a dimensão diagramática e a realidade da cidade: '*Um mundo físico aparentemente desordenado pode organizar-se mediante a invenção de um diagrama simbólico que explique as relações das características principais de uma maneira que estimule o desenvolvimento da imagem'.*[14] Vejo aí, nessa estimulação do desenvolvimento da imagem, que a utilização de uma base diagramática, de natureza sintática, em nosso deslocamento pela cidade mostrou-se uma efetiva referencia tanto na escala local quanto global. A permanente consciência da rede na base do deslocamento. Se por um lado nos valemos do modo sintático de ver o espaço na escala local, através da constituição do espaço, por outro lado, e simultaneamente, navegamos através da cidade tendo sempre *em mente* uma estrutura espacial global.

É no âmbito local, no entanto, que o tema da qualidade fica evidente e, nesse aspecto, o trabalho mostrou que dentre os lugares de pior qualidade urbana observados em nossa jornada, aqueles dotados de mais baixo grau de urbanidade, estão aqueles espaços produzidos via aplicação dos princípios urbanísticos clássicos, muitos ainda vigentes, ensinados em escolas e praticados.[15] Nosso deslocamento através da área do Triângulo das Bermudas mostra o resultado acabado da aplicação desses princípios. Vejo aí, na descrição desse emblemático caso de fracasso de um projeto urbano, que nenhuma outra categoria teria a eficácia dessa categoria-síntese que é a urbanidade. Falta ali urbanidade. Vê-se ali o absoluto desprezo do urbanismo para com a arquitetura do espaço público. Nada contra o modernismo em geral. Mediante os mesmos parâmetros o edifício complexo Menezes Cortes e seu entorno imediato é um caso emblemático de alta urbanidade; uma situação de alto valor como arquitetura urbana simplesmente pelo modo como está enraizado no espaço público. Ainda que em sua conexão com a avenida Antônio Carlos, onde a calçada é interrompida pelas rampas dos ônibus, a urbanidade caia a zero.

[14] ibid. pp. 107-108.

[15] A recente implantação da 3ª Perimetral em Porto Alegre é apenas mais um exemplo do desurbano rasgando impiedosamente a cidade e, o que é ainda pior, com a chancela de arquitetos.

Ainda situando o conceito, a pesquisa de campo - as derivas – mostrou o quanto a condição de urbanidade pode estar desvinculada da condição de *vitalidade* ou de animação do espaço, o burburinho, o movimento de pedestres no espaço público. Vivenciamos nesse aspecto algumas situações emblemáticas. Alto grau de acolhimento. Vimos um trecho não constituído ou, se quisermos, constituído pela lateral cega da igreja da Conceição em um estado de esfuziante de vitalidade. Sentimos na pele urbanidade e vitalidade lado a lado no Buraco do Lume – recinto triangular ricamente constituído por Agache a sul, Rio antigo a norte e edifício Menezes Cortes a leste – situação espacial densa de passantes e locais. No entanto quando dali saímos, atravessamos a avenida Rio Branco e chegamos ao Largo da Carioca a percepção de acolhimento muda. Temos outra constituição espacial e outra atmosfera. Temos agora mais passantes que locais. O largo da Carioca é ambíguo em sua urbanidade. Ao mesmo tempo em que articula espaços do Rio antigo e plano Agache, funciona como ante-sala da trágica desurbanidade do Triângulo das Bermudas que se estenderá até os Arcos da Lapa. Curiosamente ali chegando temos vitalidade. Considerado o movimento de pedestres, a área parece ser animada. Logo vemos no entanto que esse movimento se deve aos terminais de ônibus localizados na avenida República do Chile, seguramente a única razão da presença de pessoas ali. Vê-se aí que a vitalidade é um componente da urbanidade, ainda que possa dela prescindir.

Para finalizar, algumas palavras sobre a performance do conceito de urbanidade, e em especial daquilo que passei a referir como as *gradações de urbanidade*, como parâmetro na aferição da qualidade dos lugares. Vejo aí que a adoção da condição de urbanidade como conceito central em nossa fundamentação teórica veio a mostrar-se efetiva ao longo do trabalho de campo. Nosso passeio pelo centro do Rio evidenciou claramente lugares com distintos graus de urbanidade. Não procedi quantificação. Conforme mostra o relato acima, não foi necessário. É evidente no entanto que o entendimento da condição de urbanidade adotado, baseado em características globais e locais explícitas, é passível de quantificação. Não tenho dúvidas no entanto de que a atmosfera resultante da ação combinada desses diferentes elementos da urbanidade atuando simultaneamente, sinergicamente, na constituição de uma determinada situação urbana potencializa a performance de cada um dos elementos. Os elementos que compõem o urbano não fazem sentido quando vistos isoladamente. Há uma sinergia nesse processo, que é responsável pela

atmosfera dos lugares, e isso é a urbanidade, o conjunto de características, a qualidade-mãe do urbano. A quantificação desse todo sinérgico que vivenciamos à deriva, e que foi aqui relatado, é algo bem mais complexo e fora da ambição desse trabalho. E um outro assunto, ainda mais complexo, é o modo como as pessoas percebem a urbanidade.

Referencias

ABREU, M. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Iplanrio Ed., Rio de Janeiro 1997.

AGUIAR, D. *Espaço, Corpo e Movimento: notas sobre a pesquisa da espacialidade na arquitetura*, Arqtexto/Propar 8, Porto Alegre, Novembro 2006.

ANDREATTA, V. *Cidades Quadradas, Paraísos Circulares*, Mauad Ed., Rio de Janeiro 2006.

BERNARDES, L. *Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX*, em Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro, Mauricio de Almeida Abreu (org.), Biblioteca Carioca Ed., Rio de Janeiro 1992.

CEZAR, P. e CASTRO, A. '*A Praça Mauá na memória do Rio de Janeiro*', Ed. Ex Libris, Rio de Janeiro 1989.

CULLEN, G. ; *Townscape.* London : Architectural Press, 1961.

FONSECA, R. *A arte de andar nas ruas do Rio de Janeiro*, em Romance Negro e outras históias, São Paulo, Companhia das Letras 1992,

HILLIER et al, *Space Syntax: A different urban perspective*, em Architecture Journal 4/London 1983.

LYNCH, K. *A imagem da cidade*, Martins Fontes, SP 2006 (orig. 1960)

RHEINGANTZ, P. e ALCANTARA, D. *Cognição experiencial, observação incorporada e sustentabilidade na avaliação pós-ocupação de ambientes urbanos,* Revista Ambiente Construido Porto Alegre, v.7, n1, 2007.

ROSSI, A. *The Architecture of the City*, MIT Press, Cambridge, 1985 (orig.1966).